

## BGE 32 II 771

Bundesgericht (BGE), 1906-12-19, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_32\\_II\\_771](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_32_II_771)

FR: ATF 32 II 771

IT: DTF 32 II 771

### Volltext

105. Urteil vom 19. Dezember 1906 in Sachen Schweizerische Bundesbahnen, Kl. u. Wbkl., gegen Thunersee-Bahngesellschaft, Bkl. u. Wkl. Art. 8 Nebenbahngesetz. — Entschädigung für die durch Anschluss einer Nebenbahn an eine Station der SBB entstehenden Betriebsmehrausgaben. — Entschädigung für Mitbenützung von Stationsanlagen und -Einrichtungen. — Eisenbahngesetz von 1872, Art. 30. A. Durch Vertrag vom 7./11. Februar 1893 zwischen der Schweiz. Centralbahngesellschaft und der Beklagten, der Thunerseebahngesellschaft, wurde der letzteren der Anschluss ihrer damals im Bau begriffenen Linie an die Station Scherzligen (bei Thun) nach Maßgabe eines beiderseitig genehmigten Planes gestattet und wurden zugleich die Bedingungen des Anschlusses und der Mitbenützung der Gemeinschaftsstation näher geregelt. Die Beklagte übernahm von der Centralbahngesellschaft behufs einer angemessenen Grenzregulierung ein Areal im Flächeninhalt von zirka 5460 m<sup>2</sup> zu bestimmten Preisansätzen und verpflichtete sich, die sämtlichen durch den technischen und Betriebsanschluss erforderlichen Bauarbeiten auf eigene Kosten auszuführen, bezw. soweit die daherigen Arbeiten auf dem der Schweiz. Centralbahn gehörenden Areal von dieser selbst ausgeführt wurden, für deren Kosten aufzukommen. Für die Dienstbesorgung auf der Station räumten sich die beiden Bahnverwaltungen das Recht der gegenseitigen Mitbenützung aller vorhandenen und neu zu erstellenden Anlagen ein, mit Ausnahme der von der Centralbahn an Dritte vermieteten Objekte einerseits, und der von der Beklagten zu erstellenden und ihr allein dienenden Depotstation andererseits, und zwar in der Meinung, daß mit Ausnahme der im Eigentum der Centralbahn befindlichen Hochbauten samt Inventar dieses gegenseitige Mitbenützungsrecht ein unentgeltliches sein sollte. Abgesehen vom Fahrdienste, welcher von jeder Bahnverwaltung durch ihr eigenes Personal und auf eigene Rechnung besorgt werden mußte, und von der bereits erwähnten Depotstation, übernahm die Centralbahn die ganze Verwaltung, den Unterhalt und die Bewachung der gesamten Station, sowie den gesamten äußeren und inneren Stationsdienst, wobei immerhin der Beklagten ein eingehendes Aufsichts- und Kontrollrecht eingeräumt wurde. In die aus diesen Leistungen der Schweiz. Centralbahn entstehenden Kosten teilten sich die beiden Bahnverwaltungen nach Verhältnis der von jeder auf der Station ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen, und im gleichen Verhältnis kamen sie auch für die 5%ige Verzinsung des Anlagekapitals der Hochbauten und des Inventars auf. Bezüglich der Haftpflicht in Schadensfällen wurde grundsätzlich festgesetzt, daß jede Verwaltung für den sie betreffenden Schaden aufzukommen habe, und diese grundsätzliche Bestimmung erfuhr durch eine separate Übereinkunft vom gleichen Datum wie der Hauptvertrag folgende nähere Ausführungen: I. Personenbeschädigungen. Art. 1. Aller Schaden, welcher auf der gemeinschaftlich benützten Station Scherzligen das für stellte Personal (Beamte, Angestellte und Arbeiter) betrifft und laut Haftpflichtgesetz zu entschädigen ist, wird in gleichem Verhältnisse, wie die Betriebskosten des gemeinschaftlichen Bahnhofes,

unter die kontrahierenden Bahnverwaltungen repartiert. Unfälle, die sich bei Vollziehung des Gemeinschaftsdienstes außerhalb der Grenzen der gemeinschaftlich benützten Station ereignen, z. B. bei Ausübung des Rangierdienstes, bei Abfuhr von Schnee u. s. w., sind den auf dem gemeinschaftlichen Bahnhofgebiet vorkommenden gleichzustellen.

Ausgenommen wird derjenige Schaden, welcher solches gemeinschaftliches Personal nachweislich bei Verwendung für besondere, nicht zum Gemeinschaftsdienst gehörende Einrichtungen einer einzelnen Bahn trifft, in welchem Falle letztere allein für den Schaden einzustehen hat. Art. 2. Wenn ein dem gemeinschaftlichen Personal angehörender Beamter, Angestellter oder Arbeiter nach Ansicht der Centralbahn laut Haftpflichtgesetz entschädigt werden muß, ist letztere berechtigt, demselben, resp. dessen Hinterlassenen, auf gültlichem Wege von sich aus eine Entschädigung bis auf 3000 Fr., inklusive Kosten für ärztliche Behandlung und Verpflegung, oder eine Jahresrente bis auf 300 Fr., ausschließlich solcher Kosten, zuzusprechen; für Verabfolgung einer höheren Entschädigung ist die Zustimmung der Thunerseebahn erforderlich. Rechtskräftige gerichtliche Urteile sind für beide, die Gemeinschaftsstation benützenden Verwaltungen verbindlich; die Prozeßführung ist Sache der Centralbahn. Art. 3. Für das eigene, nicht für die Stationsgemeinschaft angestellte und bezahlte Dienstpersonal übernimmt jede der beiden kontrahierenden Verwaltungen für sich allein die ausschließliche Verantwortlichkeit für Schadensfälle, welche sich bei Einrichtungen desselben auf der Gemeinschaftsstation ereignen. Art. 4. Aller Schaden, welcher auf dem Gebiete der gemeinschaftlich benützten Station dritte Personen (mit Ausnahme der Reisenden) und deren Sachen betrifft, mit Inbegriff der in Art. 1 Lemma 2 vorgesehenen Ausdehnung, und welcher laut Haftpflichtgesetz von der Bahn zu vertreten ist, ist zu Lasten

der Betriebsrechnung des gemeinschaftlichen Bahnhofes zu verrechnen. Bezüglich der Liquidation solcher Schadensfälle finden die Bestimmungen des Art. 2 analoge Anwendung. Art. 5. Für Reisende, welche sich in einem ankommenden Zuge befinden, haftet die den Zug anbringende Verwaltung bis zum ersten Anhalten desselben in der Station. Von diesem Zeitpunkte an fällt aller solche Reisende betreffende Schaden auf gemeinschaftliche Stationsrechnung. Für Reisende, welche mit einem abgehenden Zuge befördert werden, haftet die abführende Verwaltung vom ersten Abfahren des Zuges aus der Station an. Bis zu diesem Zeitpunkte fällt aller solche Reisende betreffende Schaden auf gemeinschaftliche Stationsrechnung. Ebenso fällt aller Schaden auf gemeinschaftliche Stationsrechnung, für welchen Reisende wegen eines ihnen auf der gemeinschaftlichen Station in anderer Weise, als während des Ein- und Ausfahrens eines Zuges zugestoßenen Unfalles laut Haftpflichtgesetz zu entschädigen sind. Unter dem „ersten Anhalten des Zuges in der Station“ wird in diesem und den folgenden Artikeln das erste Anhalten des Zuges auf der Stelle der Station verstanden, welche als Anhaltestelle für den betreffenden Zug, bzw. zum Abstellen von Wagen bezeichnet ist, und unter dem „ersten Abfahren des Zuges aus der Station“ das erste Abfahren des Zuges von der Stelle der Station, welche als Abfahrtsstelle für denselben bezeichnet ist. Bezüglich der Liquidation der auf Gemeinschaftsrechnung fallenden Schadensfälle von Reisenden finden die Bestimmungen des Art. 2 analoge Anwendung. II. Beschädigungen von Betriebsmaterial, Art. 6. a) Für alles Betriebsmaterial, welches bei seinem Einlaufen auf der Gemeinschaftsstation von einer Bahngesellschaft an die andere überzugehen bestimmt ist (auch Leermaterial auf der Heimreise), haftet die übergebende Verwaltung bis zum Momente des ersten Anhaltens des Zuges, mit welchem das auf der Gemeinschaftsstation zu übergebende, bzw. zu übernehmende Betriebsmaterial dahin gebracht worden ist.

Von diesem Momente an stationiert dasselbe für Rechnung und Gefahr der übernehmenden Verwaltung. Werden aber Wagen, welche von einer Gesellschaft an die andere überzugehen bestimmt sind, auf der Gemeinschaftsstation umgeladen, oder ganz oder teilweise entladen, so haftet die übergebende Verwaltung bis zum Momente der vollzogenen Umladung, bezw. Entladung. In analoger Weise haftet für solches Betriebsmaterial, welches auf der Gemeinschaftsstation zum Übergang an die andere Gesellschaft ohne Umlad reexpediert wird, die übergebende Verwaltung bis zum Momente der vollzogenen Reexpedition. Ebenso haftet die übergebende Verwaltung für Schäden am Betriebsmaterial, welche bei der gemäß den jeweiligen Bestimmungen des Regulativs über die Benützung der Wagen im direkten Verkehr vorzunehmenden Revision als bereits vor dem Anhalten des Zuges vorhanden gewesen konstatiert werden. b) Für alles Betriebsmaterial, welches bei seinem Einlaufen in die Gemeinschaftsstation noch nicht dazu bestimmt war, an die andere Bahngesellschaft überzugehen, welches aber in der Folge beladen oder unbeladen, dennoch an die andere Gesellschaft übergeht (Reexpeditionen nach litt. a Alinea 2 vorbehalten), haftet die übergebende Verwaltung bis zum Momente des ersten Abfahrens des Zuges, mit welchem die übernehmende Verwaltung dasselbe von der Gemeinschaftsstation abführt. Von diesem Momente an haftet die übernehmende Verwaltung für dieses Betriebsmaterial. c) Alles Betriebsmaterial, welches von der gleichen Verwaltung nach der Gemeinschaftsstation gebracht und von derselben wieder weggeführt wird, ohne daß es in der Zwischenzeit an die andere Gesellschaft übergegangen ist, stationiert während der ganzen Zeit seines Aufenthaltes auf der Gemeinschaftsstation für Rechnung und Gefahr der zu- und abführenden Verwaltung. d) Beschädigungen, welche Lokomotiven durch besondere Unfälle, wie Zusammenstoß, Entgleisung u. dergl., während der Ausübung des Rangierdienstes erleiden, sind zu Lasten der gemeinschaftlichen Stationsrechnung zu reparieren. AS 32 II — 1906

III. Beschädigungen von Transportgegenständen. Art. 7. Für allen Schaden, welcher auf dem Gebiete der gemeinschaftlichen Station Transportgegenstände aller Art (Gepäck, Eilgut, gewöhnliches Frachtgut, Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände, lebende Tiere u. s. w.) betrifft, gelten folgende Grundsätze: a) Für Lokogüter übernimmt die Bahn, welche dieselben anbringt oder abführt, die ausschließliche Haftbarkeit. b) Für Transitgüter haftet die anbringende Verwaltung ausschließlich bis zum ersten Anhalten des dieselben transportierenden Zuges in der Station. Von diesem Momente an haftet ausschließlich die übernehmende Verwaltung. c) Für Güter, welche in der gemeinschaftlichen Station mit neuem Frachtbriefe reexpediert werden, haftet die übernehmende Verwaltung erst vom Momente der Abstempelung des neuen Frachtbriefes an. IV. Beschädigungen der Bahnanlagen. Art. 8. Aller die Bahnanlagen (Unterbau, Oberbau und Hochbau) betreffende Schaden ist in gleicher Weise, wie die regelmäßigen Unterhaltungskosten, zu Lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung zu verrechnen. Ausgenommen werden nur Zerstörungen der Bahnanlagen durch höhere Gewalt, oder durch einen, mit dem Betriebe nicht zusammenhängenden Zufall; diese fallen dem Eigentümer allein zur Last. V. Beschädigungen durch Brandfall. Art. 9. Ausgenommen von den Bestimmungen der Art. 1 bis und mit 8 wird durch Brandfall entstandener Schaden, bezüglich dessen die Centralbahn für allen die Bahnanlagen und die nicht in Wagen verladenen Transportgüter, sowie ihr Betriebsmaterial und die darin verladenen Transportgüter betreffenden Schaden haftet, während die Thunerseebahn den ihrem Betriebsmaterial und den in ihren Wagen verladenen Transportgütern zustoßenden Schaden zu tragen hat. VI. Anderweitige Beschädigungen. Art. 10. Ferner trägt jede Bahn den in den

Art. 1 bis und mit 8 nicht bezeichneten Schaden ausschließlich, welcher ihr durch Verbrechen (Veruntreuung, Diebstahl, Unterschlagung ec.), Nachlässigkeiten und Versehen des Personals der gemeinschaftlichen Station verursacht worden ist. Dagegen steht ihr der Regreß gegen das betreffende Personal gemäß Art. 11 dieser Übereinkunft zu. Für die durch ihren Anschluß nötig gewordenen Erweiterungen auf der Station Scherzligen mußte die Beklagte, wie sie am 20. September 1902 („nähere Prüfung vorbehalten“) der Generaldirektion der Klägerin mitteilte, 135,000 Fr. aufwenden. Der von der Beklagten auf Grund des Vertrages zu leistende Beitrag belief sich im Jahre 1901 auf 10,740 Fr. 10 Cts., gemäß der Zahl der in der Gemeinschaftsstation im genannten Jahre eingeführten Lokomotiv- und Wagenachsen (SCB: 191,831 = 56.53 % TSB: 147,484 — 43.47 %, Total 339,315 = 100%). B. Nach Erlaß des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899, das am 15. April 1900 in Kraft trat, und nachdem in Ausführung dieses Gesetzes vom Bundesrat die Beklagte als Nebenbahn bezeichnet worden war, kündigte die Beklagte den Vertrag vom 7./11. Februar 1893 auf den 31. Dezember 1901. Über den Abschluß eines neuen Vertrages mit auf der Grundlage des Art. 8 des Nebenbahngesetzes konnte sich die Beklagte mit der Klägerin, den Schweiz. Bundesbahnen, die inzwischen infolge Rückkaufs an die Stelle der Centralbahn getreten war, nicht verständigen. Eine Vereinbarung kam nur insofern zustande, als die Parteien sich einigten, daß die Kosten der in Scherzligen stationierten Rangierlokomotive der Klägerin zu  $\frac{3}{4}$  von der letztern und zu  $\frac{1}{4}$  von der Beklagten getragen werden, welche Abmachung vorläufig für die Zeit vom 1. Januar 1902 bis Ende Mai 1903 Geltung haben sollte. C. Mit Klageschrift vom 26. März 1903 haben die Schweiz. Bundesbahnen beim Bundesgericht gegen die Thunerseebahngesellschaft folgende Anträge gestellt:

1. Die von der Beklagten gemäß Art. 8 des Nebenbahngesetzes an die Klägerin zu leistende Entschädigung für die durch ihren Anschluß an die Station Scherzligen entstehenden Betriebsmehrausgaben sei, mit Wirkung vom 1. Januar 1902 ab, auf jährlich 7300 Fr. festzusetzen.
2. Dabei seien vorbehalten: a) Die Entschädigung für die Kosten der im Interesse beider Bahnverwaltungen verwendeten Rangierlokomotive; b) die Haftbarkeit und die Entschädigungen für Schadensfälle, für welche die in dem Separatvertrag vom 7./11. Februar 1893 aufgestellten Grundsätze auch fernerhin maßgebend sein sollen, und es sei insbesondere festzusetzen, daß die Beklagte für Entschädigungen jeder Art, welche die Klägerin zu leisten in den Fall kommen sollte und welche nach Maßgabe der dort aufgestellten Grundsätze zu Lasten der Beklagten fallen, der Klägerin gegenüber regreßpflichtig sei, sowie daß für die Entschädigungen, welche nach Maßgabe jener Übereinkunft zu Lasten der gemeinsamen Betriebsrechnung fallen, die beiden Parteien nach Maßgabe der Zahl der beiderseitig eingeführten Lokomotiv- und Wagenachsen aufzukommen haben.
3. Es sei zu erkennen, daß die vor Erledigung des gegenwärtigen Prozesses fällig werdenden Beiträge von ihrer Fälligkeit an, d. h. seit Ablauf des betreffenden Jahres, zu 5 % zu verzinsen seien.
4. Für den Fall einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse auf der Station Scherzligen sei der Klägerin vorbehalten, auf die Frage der Beitragsleistung zurückzukommen.

D. Die Anträge der Beklagten, die zugleich als Widerklägerin auftritt, lauten: 1. Es sei die Klägerin mit ihrem ersten Rechtsbegehren abzuweisen. 2. Es sei die Beklagte von jeder weiteren Beitragsleistung an die Klägerin für Unterhalt und Betrieb der Gemeinschaftsstation Scherzligen, mit Wirkung vom 1. Januar 1902 ab, zu befreien. 3. Es sei die Klägerin auch mit ihren sämtlichen übrigen Anträgen abzuweisen. 4. Es sei für den Fall, daß das Abkommen betreffend die Übertragung des

Traktionsdienstes auf der Strecke Thun → Scherzligen an die Beklagte aus irgend einem Grunde hinfällig werden sollte, die Klägerin anzuhalten, den Rangierdienst auf der Station Scherzligen ausschließlich auf ihre eigenen Kosten zu besorgen. 5. Es sei zu erkennen, die Übereinkunft vom 7./11. Februar 1893 betreffend die Haftbarkeit in Schadensfällen auf der Station Scherzligen sei aufgehoben. 6. Es sei die Beklagte jeder weiteren Haft= oder Regreßpflicht für auf der Gemeinschaftsstation Scherzligen eintretende Schäden aller Art, soweit für solche auch nach der bisherigen Übereinkunft eine Ausscheidung der Haftpflicht unter die Parteien nicht statt → gefunden hat, mit Wirkung vom 1. Januar 1902 an zu entheben und es sei diese Haft= und Regreßpflicht in vollem Umfange der Klägerin zu überbinden. 7. Die Klägerin sei zu verurteilen, der Beklagten für die Mit → benutzung der dieser gehörenden Stationsanlagen und Einrich → tungen in Scherzligen vom 1. Januar 1902 an eine jährliche Vergütung von 5 % der Gesamtanlagekosten, also unter den gegenwärtigen Verhältnissen von 10,000 Fr. zu leisten, zinsbar zu 5 % jeweilen seit Ablauf des betreffenden Jahres. E. Die mit dem ersten Klagebegehren geforderte jährliche Ent → schädigung von 7300 Fr. stellt die Mehrkosten an Betriebsaus → lagen dar, die nach der Berechnung der Klägerin ihr aus der Mitbenutzung der Station Scherzligen durch die Beklagte er → wachsen. In Betracht kommen Mehrauslagen für Personal, die laut detaillierter Aufstellung auf 6000 Fr. angegeben werden, und Mehrausgaben für den Unterhalt der Bahn mit Inbegriff der Oberbauerneuerung. Mehrausgaben für Verzinsung des An → lagekapitals werden keine gefordert (weil die Kosten der durch den Anschluß der Beklagten notwendig gewordenen Erweiterungen von dieser bestritten worden sind). Die Klägerin stellt in Abrede, daß ihr aus dem Anschluß der Beklagten Vorteile erwachsen sind, die nach Art. 8 des Nebenbahngesetzes bei Festsetzung der Entschädi → gung zu berücksichtigen wären. Die Klägerin steht auf dem Standpunkt, daß der Separatvertrag vom 7./11. Februar 1893 betreffend die Haftbarkeit in Schadensfällen, weil nicht aus → drücklich gekündigt, noch in Kraft steht (Rechtsbegehren 2 b).

Eventuell macht sie geltend, daß die Verhältnisse vom Bundes → gericht, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Separat → vertrages, die der Sachlage und der Billigkeit entsprächen, zu regeln seien. F. Die Beklagte sieht die klägerische Aufstellung über die Mehr → kosten infolge der Mitbenutzung des Bahnhofes Scherzligen durch die Beklagte als wesentlich übersetzt an. Als Vorteile, welche der Klägerin durch den Anschluß der Beklagten erwachsen seien, und die als Reduktionsgründe im Sinne des Art. 8 des Nebenbahn → gesetzes in Betracht kommen sollen, nimmt sie in Anspruch: a) Der Klägerin seien Mehrauslagen für bauliche Anlagen und für den Betrieb erspart worden, die ohne den Anschluß entstanden wären; b) im Viehverkehr sei dank der Beklagten eine bedeutende Entlastung der Bundesbahnstation Thun eingetreten; c) die Be → klagte in Verbindung mit ihren in die Täler führenden Zweig → linien habe der Klägerin eine beträchtliche Verkehrszunahme ge → bracht. Zum Beweise hiefür werden die Zahlen der Verkehrsstatistik der frühern Centralbahn, der Bundesbahnen, der Dampfschiffe und der Thunerseebahn angerufen. Ferner wird auf die Station Gwatt, die nicht Dampfschiffstation war, und auf die Station Spiez als Sammel= und Ausgangspunkt für einen größtenteils neu ins Leben gerufenen, durch die Existenz der Beklagten bedingten Ver → kehr verwiesen, sowie auf die erleichterte Verbindung mit Inter → laken und Umgebung. Der Anteil der Klägerin an dieser, durch die Beklagte hervorgerufenen Verkehrsvermehrung könne selbstver → ständlich nicht genau beziffert werden. Er sei aber zweifellos be → trächtlich genug, um im Sinne des Nebenbahngesetzes eine voll → ständige Befreiung der Beklagten von jeglicher fernern Leistung an die Klägerin für Mitbenutzung der Anschlußstation Scherzligen zu

rechtfertigen. Die Beklagte erklärt sich bereit, das Abkommen betreffend die Rangierlokomotive bis auf weiteres zu verlängern, da ihr der darin zugestandene Durchlauf ihrer Maschinen nach der Gürbetalbahn erhebliche Vorteile biete (die Klägerin ist mit dieser Verlängerung auf unbestimmte Zeit einverstanden). Für den Fall einer Veränderung des bestehenden Zustandes lehnt sie die Verpflichtung grundsätzlich ab, der Klägerin an die Kosten der in Scherzligen stationierten Rangiermaschine einen Beitrag zu leisten, indem sie auch diese Kosten als durch die Reduktionsgründe des Art. 8 des Nebenbahngesetzes kompensiert betrachten würde (Antwortbegehren 4). Die Separatvereinbarung betreffend die Haftbarkeit in Schadensfällen ist nach der Auffassung der Beklagten mit dem Hauptvertrag dahingefallen. Diese ist aber damit einverstanden, daß die Bestimmungen des Vertrages über die getrennte Haftpflicht der Parteien weiter gelten. Dagegen betrachtet die Beklagte den bisher geübten Modus der Teilung derjenigen Kosten, für welche nach der Übereinkunft eine Ausscheidung der Haftpflicht nicht stattfand, als unbillig und den Verhältnissen nicht entsprechend, und sie macht geltend, daß sie nach den Grundsätzen des Art. 8 leg. cit. und deren sinngemäßer Anwendung hier von jeder Beitragsleistung befreit werden müsse (Antwortbegehren 5). Für die Benützung der der Beklagten gehörigen Anlagen des Gemeinschaftsbahnhofes durch die Klägerin fordert die erstere widerklagsweise eine jährliche Entschädigung von 10,000 Fr., gleich 5 % der auf 200,000 Fr. angegebenen Erstellungskosten. Der Anspruch stützt sich auf Art. 30 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes von 1872. G. Die Parteienbringen sind im übrigen, soweit notwendig, aus den Expertenfragen und dem Expertengutachten (Fakt. H. hienach), sowie aus den nachfolgenden Erwägungen ersichtlich. H. Das Beweisverfahren bestand aus der Vorlage von Urkunden, der Vornahme eines Augenscheines, der Abhörung der von den Parteien angerufenen Zeugen und der Erhebung einer Expertise. Die Experten, alt Nordostbahndirektor Arbenz in Zürich und Ingenieur Nicole in Lausanne, haben die Expertenfragen der Parteien, soweit sie als zulässig erklärt wurden und für den Prozeß von allfälliger Bedeutung sind, wie folgt beantwortet: I. Expertenfragen der Klägerin. 1. Frage: Hat der Anschluß der Thunerseebahn an die Station Scherzligen und die Mitbenützung dieser Station durch jene Bahn eine Vermehrung des Stationsbedienungspersonals bedingt und in welchem Umfange? Ist es richtig, daß speziell die Mehrverwendung eines Stationsgehülfen II. Klasse (während des ganzen Jahres), eines Aushilfsgehilfen und eines zweiten Aushilfsarbeiters während der Sommermonate und eines zweiten Weichenwärters an Stelle eines Arbeiters, sowie die Inanspruchnahme der halben Arbeitszeit eines Rangiermeisters durch den Betriebsanschluß und die Mitbenützung der Station nötig geworden sind? Eventuell: welche Personalvermehrungen und welche Arbeitsleistungen sind als die Folge des Betriebsanschlusses und der Stationsmitbenützung anzusehen? Antwort: Vor dem Anschluß der Thunerseebahn an die Station Scherzligen ist in der Regel das nötige Aushilfspersonal vom Bahnhofe Thun aus abgegeben worden, ohne daß hiefür eine Verrechnung zu Lasten von Scherzligen stattfand. Erst nach erfolgtem Anschluß der Thunerseebahn erforderte die Führung der Gemeinschaftsrechnung eine Belastung der Station Scherzligen mit allen für dieselbe stattgefundenen Verwendungen. Aus diesem Grunde ist den Rechnungen der frühern Centralbahn nicht zu entnehmen, wie groß die Betriebskosten der Station Scherzligen in der Zeit vor dem 1. Juni 1893 im ganzen effektiv gewesen sind. Es läßt sich aus denselben nur konstatieren, daß damals das ständige Personal der Station Scherzligen bestanden hat aus: 1 Stationsvorstand, 2 Stationsgehülfen und 1 Weichenwärter, nebst 3—5 Arbeitern. Alle weitere Aushilfe stellte der Bahnhof

Thun. Im Jahre 1903, d. h. 10 Jahre nach erfolgtem Anschluß der Thunerseebahn, weisen die Rechnungen an ständigem Personal aus: Stationsvorstand, 3 Stationsgehülfen und 2 Weichenwärter, und außerdem durchschnittlich 4 Arbeiter im Taglohn. Die seit dem Anschluß der Thunerseebahn erfolgte Vermehrung des ständigen Stationsbedienungspersonals um 1 Stationsgehülfen und 1 Weichenwärter ist somit durch die Rechnungen nachgewiesen. Diese Vermehrung ist unstreitig als Folge des Betriebsan- schlusses der Thunerseebahn und der Stationsmitbenützung durch letztere anzusehen. Der Zugverkehr ist dichter geworden; es sind Züge aus zwei Richtungen zu empfangen und nach zwei Rich- tungen abzufertigen; es ist eine größere Zahl von Weichen zu bedienen. Dazu kommen die Einwirkungen der Bundesgesetze über die Arbeits- und Ruhezeit, welche auch der Stationsgemeinschaft zur Last fallen. Was die Verwendung des Thuner Rangiermeisters auf der Station Scherzligen anbelangt, so erscheint die Annahme, derselbe habe während des ganzen Jahres die Hälfte seiner Arbeitszeit auf Scherzligen zu verwenden, als zu hoch gegriffen;  $\frac{1}{4}$  ist aus- reichend. Zur Zeit der Sommersaison, die fünf Monate dauert, mag eine etwelche Verstärkung des Arbeiterpersonals nicht zu umgehen sein; ein Aushilfsarbeiter genügt indes hierfür, indem ein zweiter Weichenwärter an Stelle eines Arbeiters als ständige Personal- vermehrung für's ganze Jahr angenommen ist. Eine Verstärkung des Abfertigungspersonals während des Som- merdienstes ist nicht nötig; der Stationsvorstand mit 3 Gehülfen kann als ausreichend erachtet werden.

2. Frage: Wie hoch belaufen sich die jährlichen Durchschnitts- kosten des gemäß Ziff. 1 vermehrten Bedienungspersonals ein- schließlich der Uniformierung, der Hilfskasseneinlagen und der Ver- tretungskosten? Ist die auf Seite 9 und 10 der Klage aufge- stellte Berechnung richtig? Eventuell: welche Änderungen müssen an derselben vorgenommen werden?

Antwort: Die jährlichen Mehrkosten für das Bedienungs- personal, welche sich auf Grund der in Ziff. 1 nachgewiesenen Personalvermehrung ergeben, berechnen sich wie folgt: Fr. 2000 1 Stationsgehülfe II. Klasse (Gehaltsstufe 1500—2400 Fr.) 550  $\frac{1}{4}$  Rangiermeister ■540 1 Arbeiter für 5 Monate 300 1 Weichenwärter statt 1 Arbeiter ■170 Uniformierung ■190 Hilfskasse ■850 Stellvertretungskosten Fr. 4600 Zusammen

Die Klägerin bringt hierfür 6000 Fr. in Rechnung; die Dif- ferenz von 1400 Fr. setzt sich zusammen aus: 300 Gehalt des Stationsgehülfen Fr. 2300—2000. Fr. 550 Rangiermeisters  $\frac{1}{2}$  statt 1 400 Weglassung des Lehrlings für 4 Monate Stellvertretungskosten ■150 Fr. 1400

3. Frage: Entstehen den Schweiz. Bundesbahnen infolge der Mitbenützung ihrer Stationsanlage durch die Thunerseebahn ver- mehrte Kosten für Unterhalt der Anlage und Erneuerung des Oberbaues und in welchem Umfange? Antwort: Vor 1893 bezw. vor Anschluß der Thunersee- bahn lagen auf der Station Scherzligen 1320 Meter Geleise mit 4 einfachen Weichen; die heutige Gemeinschaftsstation hat 2615 Meter Geleise mit 8 einfachen und 2 Doppelweichen. Die um 1295 Meter vermehrte Geleiselänge und die vermehrte Weichen- zahl verursachen unbedingt vermehrte Unterhalts- und Erneue- rungskosten. Zur Beurteilung dieser Kostenvermehrung ist die durchschnittliche Effektivausgabe per laufenden Meter Geleise zu Grunde zu legen. Im Jahre 1900 verausgabte die ehemalige Centralbahn für den laufenden Bahnunterhalt exklusive Personal und Hochbau 36 Cts. per laufenden Meter der Gesamtgeleiselänge und für die Erneuerung des Oberbaues 69 Cts. per laufenden Meter. Auf Grund dieser Durchschnittsziffern ergeben sich für Scherz- ligen folgende Jahreskosten: Vor 1893 Bahnunterhalt: 1320 M. Geleise à 36 Cts. - Fr. 475 20 Erneuerung des Oberbaues: 1320 M. à 69 Cts. „ 910 80 Fr. 1386 - Zusammen Gemeinschaftsstation: Bahnunterhalt: 2615 Meter à 36 Cts. Fr. 941 40 Erneuerung d. Oberbaues: 2615 M. à 69 Cts. „ 1804 35 Zusammen Fr. 2745 75 Die

durchschnittliche jährliche Kostenvermehrung für Bahnunterhalt und Erneuerung des Oberbaues beträgt somit: 2745 Fr. 75 Cts. — 1386 Fr. = 1359 Fr. 75 Cts., wovon 890 Fr. 10 Cts. für Erneuerung des Oberbaues auf den im Plane blau angelegten Teil der Gemeinschaftsstation (Eigentum der Thunerseebahn), der 1290 Meter Geleise enthält, entfallen. 4. Frage: Sind den Schweiz. Bundesbahnen durch den erfolgten Betriebsanschluß Vorteile nach der Richtung entstanden, daß bauliche Erweiterungen der Stationsanlage, welche ohne den Betriebsanschluß nötig geworden wären, infolge des Anschlusses erspart werden konnten? Oder hätte nicht vielmehr die Stationsanlage, wie sie vor dem Anschluß der Thunerseebahn bestand ohne diesen Anschluß auch für die derzeitigen Bedürfnisse der Schweiz. Bundesbahnen genügt? Eventuell: welche Änderungen und Erweiterungen hätten ohne diesen Anschluß vorgenommen werden müssen? Ist insbesondere richtig, daß die Schiebebühne verlängert oder durch eine Drehscheibe hätte ersetzt, daß die Stationsgeleise verlängert und daß eine Rangiermaschine hätte angeschafft werden müssen? Antwort: Die Frage, ob die Stationsanlage, wie sie vor dem Anschlusse der Thunerseebahn bestand, ohne diesen Anschluß auch für die derzeitigen Bedürfnisse der Schweiz. Bundesbahnen genügt hätte, ist zu verneinen, und es sind den Schweiz. Bundesbahnen dadurch, daß bauliche Änderungen erspart werden konnten, welche ohne den Betriebsanschluß der Thunerseebahn nötig geworden wären, unstreitig gewisse Vorteile entstanden. Bezüglich der notwendig gewordenen Änderungen halten die Experten dafür, daß eine Verlängerung der Stationsgeleise unweidlich gewesen wäre. Die Schiebebühne hätte für die neuen Maschinen nicht genügt, wäre aber wohl weder verlängert, noch durch eine Drehscheibe ersetzt worden; man hätte eher gesucht, dieselbe durch eine Weichenverbindung hinfällig, oder durch Maschinenwechsel in Thun überflüssig zu machen. Eine eigene Rangiermaschine für die Station Scherzligen wäre niemals nötig geworden. 5. Frage: Wenn ohne den Anschluß Erweiterungen nötig geworden wären, hätten dieselben schon zur Zeit, wo die Schweiz.

Centralbahn noch Eigentümerin der Bahn war, ausgeführt werden müssen, oder erst später? Antwort: Die ohne den Anschluß der Thunerseebahn notwendig gewordenen Änderungen und Erweiterungen hätten wahrscheinlich schon zur Zeit, wo die Schweiz.

Centralbahngesellschaft noch Eigentümerin der Bahn war, ausgeführt werden müssen. 6. Frage: Sind nicht die Vorteile, welche der Thunerseebahn in baulicher Hinsicht durch den Anschluß erwachsen sind, auch unter Berücksichtigung der dieser Bahn entstandenen Bauausgaben wesentlich höher anzuschlagen, als die Vorteile, welche der Eigentümerin der Hauptbahn durch die Ersparung allfälliger Erweiterungsbauten entstanden sind? Antwort: Diese Frage wird bejaht. Eine vollständige eigene Endstation hätte der Thunerseebahn größere Baukosten verursacht, als der Anschluß, und es wäre die Differenz jedenfalls wesentlich höher gewesen, als die Kosten allfälliger Erweiterungsbauten für die Eigentümerin der Hauptbahn. 7. Frage: Sind durch den Anschluß der Thunerseebahn den Schweiz. Bundesbahnen bzw. ihrer Rechtsvorgängerin wesentliche Vorteile in Bezug auf den Betriebsdienst erwachsen, oder sind nicht vielmehr die Betriebsverhältnisse auf der Station Scherzligen durch den Anschluß komplizierter und schwieriger geworden? Ist es insbesondere richtig, daß den Bundesbahnen durch den Wegfall des Trajektschiffdienstes Vorteile im Sinne einer Entlastung des Stationsdienstes entstanden sind (vergl. Verträge mit der Bodelibahn und mit der Jura=Bern=Luzernbahn, vom 22. Februar 1873 und vom 18. August 1887, sowie Zeugenausagen der HH Jetzer und Stutz)? Antwort: In Bezug auf den Betriebsdienst sind den Schweiz. Bundesbahnen bzw. der Schweiz. Centralbahn

durch den Anschluß wesentliche Vorteile erwachsen, weil durch denselben der Umlad von Gütern und Gepäck sich stark vermindert hat. Die Betriebsverhältnisse auf der Station Scherzligen sind durch den Anschluß weder komplizierter, noch schwieriger geworden; sie waren überhaupt nie schwierig. Durch den Wegfall des Trajektdienstes sind den Schweiz. Bundesbahnen Vorteile in dem Sinne entstanden, daß die Güterwagen jetzt in den Zügen durchlaufen, statt daß sie aufs Trajekt schiff umgesetzt bzw. zur Übergabestelle verbracht werden mußten. 8. Frage: Wenn den Bundesbahnen durch den Anschluß der Thunerseebahn Vorteile in Bezug auf den Betriebsdienst entstanden sind, sind diese Vorteile nicht wesentlich geringer anzuschlagen, als die Vorteile, welche der Anschlußbahn auch unter Berücksichtigung der von den Bundesbahnen geforderten jährlichen Entschädigung durch den Anschluß in Bezug auf den Betrieb erwachsen sind? Antwort: Auch in Bezug auf den Betriebsdienst sind die Vorteile, welche den Schweiz. Bundesbahnen durch den Anschluß entstanden sind, geringer anzuschlagen, als die Vorteile, welche der Anschlußbahn auch unter Berücksichtigung einer zu bezahlenden jährlichen Entschädigung durch den Anschluß geboten sind. 9. Frage: Kann konstatiert werden, daß speziell durch den Anschluß der Thunerseebahn der Verkehr auf dem Netze der Bundesbahnen eine Vermehrung erfahren hat, sofern man von den in Spiez einmündenden Talbahnen (Spiez=Frutigen und Spiez=Erlenbach=Zweisimmen) absieht? Antwort: Der Verkehr der Schweiz. Bundesbahnen mag durch den Anschluß der Thunerseebahn aus dem Grunde eine etwa welche Vermehrung erfahren haben, weil ihr gewisse Transporte jetzt ab Scherzligen zufließen, die früher nur ab Thun gegangen sind. 10. Frage: Entsprechen die Grundsätze, wie sie in dem Vertrage vom 7./11. Februar 1893 in Bezug auf die Haftbarkeit in Schadensfällen auf der Station Scherzligen niedergelegt sind, der Billigkeit und finden sich die Leistungen, welche dort der Thunerseebahn auferlegt sind, im richtigen Verhältnisse zu dem vermehrten Risiko, welches durch den Anschluß und die Mitbenützung der Station entstanden ist? Eventuell: welche Leistungen sind der Thunerseebahn in Bezug auf eintretende Schadensfälle aufzuerlegen? Antwort: Die Experten finden die Grundsätze, wie sie in dem Vertrage vom 7./11. Februar 1893 in Bezug auf die Haftbarkeit in Schadensfällen auf der Station Scherzligen niedergelegt sind, als gerecht und billig und bejahen deshalb diese Frage.

II. Expertenfragen der Beklagten. 1. Frage: Wie hoch berechnen die Experten die von der Thunerseebahn für den Anschluß in Scherzligen und die Erweiterung der dortigen Anlagen aufgewendeten Kosten? Antwort: Das für eine eigene Kostenberechnung nötige Planmaterial steht uns nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Die angegebene Summe von 135,000 Fr. erachten wir als Maximum und unter allen Umständen für ausreichend. Frage: Ermöglicht nicht die Überlassung des Traktionsdienstes auf der Strecke Scherzligen=Thun durch die Bundesbahnen an die Thunerseebahn für diese eine bessere und ökonomischere Ausnützung des Maschinen- und Zugpersonals, sowie der Lokomotiven, die so, statt auf zwei getrennten Linien von 27 Km. (Thunerseebahn) und 34 Km. (Gürbetalbahn), auf einer ununterbrochenen Strecke von 62 Km. (Bern=Belp=Thun=Scherzligen=Interlaken) zur Verwendung kommen können? Antwort: Diese Frage ist unbedingt zu bejahen; einen Zusammenhang derselben mit der Mitbenützung von Scherzligen vermögen aber die Experten nicht zu erkennen. 3. Frage: Wird dadurch nicht für die betriebsführende Thunerseebahn der Bedarf an Material und Personal um zwei Lokomotiven und zwei Lokomotivpersonale vermindert, was einer jährlichen Ersparnis von 25,000—30,000 Fr. gleichkommt? Antwort: Eine Verminderung des im Dienste stehenden Materials und Personals um zwei Lokomotiven und zwei Loko-

motivpersonale mag einer jährlichen Ersparnis von 25,000— 30,000 Fr. gleichkommen. 4. Frage: Bildet nicht heute die von der Thunerseebahn erstellte Stationsanlage in Scherzligen eine auch für den Stationsbetrieb der Bundesbahnen selbst unentbehrliche Ergänzung, und ist nicht die Anlage der Thunerseebahn heute der eigentliche Personenbahnhof von Scherzligen? Antwort: Die von der Thunerseebahn erstellten Anschlußbauten in Scherzligen bilden allerdings heute für den gesamten Stationsbetrieb, also auch für diejenigen der Schweiz. Bundesbahnen, eine unentbehrliche Ergänzung, dies aber einzig deshalb, weil Scherzligen Gemeinschaftsstation geworden ist. 5. Frage: Falls die Klägerin der Beklagten gegenüber für Mitbenützung der von der letztern erstellten Anlage entschädigungspflichtig erklärt werden sollte, wie hoch wäre die jährliche Entschädigung mit Rücksicht auf die Erstellungskosten der Anlage und das Maß der Mitbenützung durch die Klägerin zu beziffern? Antwort: Für eine eventuelle jährliche Entschädigung der Beklagten durch die Klägerin für Mitbenützung der von der ersten erstellten Anlagen müßte die 5 %ige Verzinsung von 135,000 Fr. zu Grunde gelegt und hievon ein Betrag ermittelt werden, der zum ganzen im gleichen Verhältnisse stünde, wie die Zahl der von den Schweiz. Bundesbahnen auf der Station Scherzligen ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zur Gesamtzahl der auf dieser Station ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen. Das Verhältnis der Achsenzahl wird heute annähernd 9: 16 sein, und es betrüge demnach eine eventuell zu leistende jährliche 6750 X 9 rund 3800 Fr. Entschädigung. 6. Frage: Wäre nicht die Besorgung des Trajektdienstes auf der Station Scherzligen für die Centralbahn naturgemäß mit ziemlich bedeutendem Rangierdienst verbunden, so daß mit Bestimmtheit anzunehmen ist, es hätte die Schweiz. Centralbahn schon mit Rücksicht darauf bald einmal eine Rangiermaschine einstellen müssen? Antwort: Die Experten sind der Ansicht, daß eine ständige Rangiermaschine in Scherzligen niemals notwendig geworden wäre; für den zu bewältigenden Rangierdienst hätten die Zugmaschinen stets genügt. 7. Frage: Hat demnach nicht die Thunerseebahn in dieser Beziehung eine gewisse Entlastung des Stationsdienstes hinsichtlich Personal wie Material mit sich gebracht, die ebenfalls in Anschlag zu bringen ist? 8. Frage: Wie hoch wird diese Entlastung veranschlagt? Antwort zu Fragen 7 und 8: Gemäß den Ausführungen zu Frage 6 ist eine derartige Entlastung nicht in Anschlag zu bringen. 9. Frage: Würde nicht schon die in der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs begründete Erhöhung der Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Station Scherzligen auch ohne Erstellung der Thunerseebahn mit Notwendigkeit eine Erweiterung der Anlage und eine Vermehrung des Personals durch die Stations-eigentümerin erheischt haben? Antwort: Ist nicht leicht ohne weiteres festzustellen. Die Experten glauben nicht, daß eine allgemeine Verkehrszunahme in Bälde solche Maßnahmen erfordert hätte. 13. Frage: Kommt nicht das unter Ziff. 1 a der klägerischen Kostenberechnung angeführte Gehaltsmaximum für den Stationsgehilfen zweiter Klasse, vom Stationsvorstand abgesehen, auf Stationen, wie Scherzligen eine ist, gar nicht zur Anwendung, weil ein Stationsgehilfe, wenn er zufolge Dienstalters in eine höhere Stufe oder Klasse aufrückt, in der Regel auch auf eine größere Station kommt? Antwort: Dieses Verhältnis ist in der Antwort auf Frage 2 der Klägerin berücksichtigt. Eine zwingende Regel, die Stationsgehilfen beim Vorrücken in eine höhere Gehaltsstufe oder Klasse zu versetzen, besteht nicht. 14. Frage: Wird nicht der Oberbau der Stationsanlage der Schweiz. Bundesbahnen in Scherzligen durch die gegenwärtige Benützungsweise nicht mehr, sondern eher weniger beansprucht als früher, da durch die Anlage der Thunerseebahn der Rangierdienst vereinfacht worden ist? Antwort: Durch die gegenwärtige

Benützungsweise der Stationsanlage der Schweiz. Bundesbahnen werden nur die Gütergeleise weniger beansprucht, als früher, die übrigen Geleise dagegen eher mehr. 15. Frage: Ist nicht die Lage des Stationsgebäudes in Scherzligen eine für den Betrieb der Thunerseebahn äußerst un $\neg$  günstige? Antwort: Die Experten verneinen diese Frage, geben aber zu, daß das Stationsgebäude bei einem Neubau vielleicht anders plaziert würde. 16. Frage: Sind nicht durch den Anschluß der Thunerseebahn in Scherzligen den Bundesbahnen sowohl Bau $\neg$  als Betriebsaus $\neg$  gaben erspart worden? 17. Frage: Wie hoch sind diese Ersparnisse zu veran $\neg$  schlagen? 18. Frage: Würde nicht die den Bundesbahnen gehörende Schiebebühne in Scherzligen von zirka 10 Meter nutzbarer Länge nicht mehr genügen, um die neuen Schnellzugmaschinen der Schweiz. Bundesbahnen umzusetzen, und hätte deshalb diese Schiebebühne nicht unter allen Umständen entweder verlängert oder durch eine den heutigen Anforderungen entsprechende Dreh $\neg$  scheibe ersetzt werden müssen? Antwort zu den Fragen 16, 17 und 18: Diese Fragen sind durch die Beantwortung der Fragen 4 und 7 der Klägerin be $\neg$  reits behandelt. 19. Frage: Weist nicht die Stationsanlage der Klägerin eine nutzbare Geleiselänge von nur 180 Meter auf, genügt also nur etwa für eine Zuglänge von 36 Achsen, die Achse zu 5 Meter gerechnet? Antwort: Wird von den Experten bejaht. 20. Frage: Wäre nicht unter allen Umständen aus den in Ziff. VI 3 a der Antwort angeführten Gründen eine Verlängerung der nutzbaren Geleiseanlage der Centralbahn oder nun der Schweiz. Bundesbahnen auf wenigstens 300 Meter erforderlich gewesen? Antwort: Ist bei Frage 4 der Klägerin bereits beantwortet. Eine Geleiseverlängerung bis auf 300 Meter wäre jedenfalls als Maximum zu betrachten, da ja ohne Anschluß der Thunerseebahn keine Zugkreuzungen vorgekommen wären. 21. Frage: Wäre nicht eine Verlängerung der Geleiseanlage in der Richtung der frühern Centralbahnstation, also nach oben, der dortigen Terrainverhältnisse wegen zwar technisch nicht un $\neg$  möglich, aber doch mit sehr großen Kosten verbunden gewesen? Antwort: Eine Verlängerung der Geleiseanlage der alten Station nach oben wäre mit erheblichen Kosten verbunden ge $\neg$  wesen; als „sehr groß“ können aber die betreffenden Schwierig $\neg$  keiten und auch die Kosten nicht bezeichnet werden. Eine Ver $\neg$  längerung in der Richtung gegen Thun hätte weit weniger Kosten und gar keine Schwierigkeiten bereitet, wäre wohl auch einzig in Frage gekommen. 22. Frage: Hat demnach nicht die Thunerseebahn durch ihre AS 32 II — 1906

Anlage die Klägerin der Notwendigkeit enthoben, ihre eigene Ge $\neg$  leiseanlage mit großen Kosten ganz wesentlich auszudehnen? Antwort: Dies ist grundsätzlich nicht zu bestreiten, aber im $\neg$  merhin nur in dem Sinne anzuerkennen, daß es sich nicht um „sehr große“ Kosten gehandelt haben würde. 23. Frage: Wie hoch würde sich der erforderliche Kostenauf $\neg$  wand für die Centralbahn oder nun die Schweiz. Bundesbahnen belaufen haben? Antwort: Nach Schätzung der Experten würde eine Ver $\neg$  längerung gegen Thun zirka 8000 Fr. und der Ersatz der Schiebebühne durch Weichenverbindungen zirka 10,000 Fr. gekostet haben. 24. Frage: Besteht nicht ein weiterer großer Vorteil, den die Thunerseebahn den Bundesbahnen bringt, darin, daß sie deren an $\neg$  kommendes Rollmaterial zum großen Teil sofort wegführt, wäh $\neg$  renddem es ohne sie in Scherzligen stehen bleiben müßte? Antwort: Der Vorteil, welchen der Rollmaterialdurchgang bietet, besteht gegenseitig und ist für die Thunerseebahn eher größer als für die Schweiz. Bundesbahnen. 25. Frage: Hätte demnach die Verkehrszunahme, wenn die Thunerseebahn die Wagen nicht wegführen würde, nicht eine ganz erhebliche Erschwerung des Rangierdienstes für die Bundesbahnen zur Folge, der in diesem Falle nur durch Vermehrung des Per $\neg$  sonals und Einstellung einer besondern Rangiermaschine bewältigt werden könnte? Antwort: Eine Erschwerung des

Rangierdienstes infolge von Verkehrszunahme auf der ursprünglichen Station kann nicht ohne weiteres als zutreffende Schlußfolgerung anerkannt werden. Der Personenverkehr hätte als Umsteigeverkehr nach und von den Dampfbooten auch bei größerem Umfange den Stationsdienst nicht beeinflußt, und die Güterwagen wären auch bei vermehrter Zahl entweder zum Schuppen oder zum Trajektschiff zu verbringen oder daselbst abzuholen gewesen; ein eigentlicher Rangierdienst im engern Sinne, zu dessen Abwicklung eine besondere Rangiermaschine nötig geworden wäre, kam in Scherzligen gar nicht vor. 26. Frage. Können demnach die Experten nicht bestätigen, daß die Centralbahn oder nun die Bundesbahnen ohne Erweiterung der Anlage und Vermehrung des Personals selbst dann nicht ausgediehen wären, wenn sie nur mit der ohne Thunerseebahn zu gewärtigenden Verkehrszunahme zu rechnen gehabt hätten? Antwort: Zu dieser Frage kann nur wiederholt werden, was schon in frühern Antworten niedergelegt ist. 27. Frage: Ist die Mitbenützung der Anlagen und Einrichtungen in Scherzligen, die der Beklagten angehören, durch die Klägerin also nicht ein Vorteil, welcher der Eigenschaftsbahn durch den Anschluß der Nebenbahn erwachsen ist? Antwort: Ein solcher Vorteil besteht nur, weil Scherzligen Gemeinschaftsstation geworden ist, und er beruht auf Gegenseitigkeit. Im einzelnen wurde dieses Verhältnis schon besprochen. 28. Frage: Wie hoch ist in Würdigung aller Umstände dieser Vorteil einzuschätzen? Antwort: Ist in der Antwort auf Frage 5 der Beklagten bereits behandelt. 29. Frage: Ist nicht durch die Erstellung der Thunerseebahn und ihrer Zweiglinien die Bundesbahnstation Thun in Hinsicht auf den Viehverkehr wesentlich entlastet worden? Antwort: Der Verlad von Vieh auf der Station Thun hat sich verringert, aber nicht weil die Thunerseebahn in Scherzligen einmündet, sondern weil ein Teil des Verlags nunmehr auf den Zweiglinien, d. h. in Erlenbach 2c. stattfindet. Die Experten konnten diesbezüglich folgende Ziffern erhältlich machen: Der Viehverlad auf der Station Thun betrug: 1892 : 13,800 Stück 1894 : 14,000 1895 12,700 1896 : 10,700 1897 (Eröffnung 8,300 Spiez 1901 7,000 Erlenbach) 30. Frage: Sind nicht aus dieser Entlastung Ersparnisse zu Gunsten der Klägerin erzielt worden und wie hoch sind diese Ersparnisse zu beziffern? Antwort: Gewisse Ersparnisse zu Gunsten der Schweiz. Bundesbahnen sind außer Zweifel, lassen sich aber nicht beziffern. Im übrigen ist zu bemerken, daß der Einlad den Viehbegleitern

Antwort: Die Leute halfen sich gegenseitig freiwillig aus. konstatieren ist, daß auf der frühern Station Scherzligen nur dasjenige Personal vorhanden war, das gemäß Antwort auf Frage 1 der Klägerin aus den Rechnungen der ehemaligen SCB nachgewiesen werden kann. 40. Frage: Müssen die Experten nicht bestätigen, daß eine bloße Verlängerung der Geleise durch Verlegung der Einfahrtsweichen gegen Thun zu lange nicht die Vorteile geboten haben würde, wie sie nun die Anlage der Thunerseebahn auch den Bundesbahnen bietet — dies namentlich mit Rücksicht darauf, daß die Anlage der Thunerseebahn beidseitig mittelst Weichenanlagen zugänglich ist, was bei der Anlage der Bundesbahnen nicht der Fall gewesen wäre und was für den Stationsdienst von wesentlicher Bedeutung ist? Antwort: Ohne den Anschluß der TSB wäre eine Stationsanlage, wie sie gegenwärtig gestaltet ist, gar nicht angezeigt gewesen; ein direkter Vergleich ist also nicht zulässig. Wie schon erwähnt, hätte eine Verlängerung der Geleiseanlage in der Richtung gegen Thun mit Leichtigkeit gemacht werden können, und dadurch hätte man auch Platz gewonnen für Weichenverbindungen an Stelle der Schiebebühne. Die daherigen Kosten sind in der Antwort auf Frage 23 der Beklagten angegeben. III. Erläuterungsfragen der Beklagten. 1. Zu den Antworten auf Fragen 1 u. 2 der Klägerin. a) Frage: Sind nicht die Kosten dieses Aushilfsdienstes, wie er vor 1893 üblich war, von der durch die Expertise ausgerechneten

Betriebskostenvermehrung von 4600 Fr., ferner in Abrechnung zu bringen? Antwort: Wenn man sich zum Ziele setzt, die effektiven Betriebskosten der Station Scherzligen vor 1893 auf den Centime genau zu ermitteln, so muß der vom Bahnhofe Thun geleistete Aushilfsdienst allerdings in Anschlag gebracht werden, und es ist daher diese Frage prinzipiell zu bejahen. b) Frage: Wie hoch belaufen sich annähernd diese Kosten? Antwort: Es ist den Experten schlechterdings unmöglich, hierüber eine Berechnung aufzustellen, weil sie nicht in der Lage sind, die Zahl der im Aushilfsdienste jährlich geleisteten Arbeitsstunden auch nur annähernd zu schätzen. 2. Zu der Antwort auf Frage 6 der Beklagten. a) Frage: Hätte in diesem Falle nicht die Besorgung des naturgemäß zunehmenden Trajektdienstes auch für die Bundesbahnen eine Vergrößerung ihrer speziell für diesen Dienst bestimmten Anlage nötig gemacht? Antwort: Eine Vergrößerung der Trajektanlage wäre in absehbarer Zeit kaum nötig geworden. Selbstredend wurden die zu trajektierenden Wagen auf dem Bahnhof Thun ausrangiert und nur successive zum Trajektieren nach Scherzligen verbracht, d. h. so wie es der Verlad aufs Schiff jeweilen erforderte. b) Frage: Wie hoch berechnen die Herren Experten die Kosten einer solchen Erweiterung? Antwort: Wird gemäß vorstehender Antwort hinfällig. 3. Zu der Antwort auf Frage 7 der Beklagten. a) Frage: Ist nicht den Bundesbahnen unter anderm auch dadurch eine gewisse Entlastung zu Teil geworden, daß die Wagenreinigung nun nicht mehr durch ihr Personal in Scherzligen, sondern durch dasjenige der TSB in Interlaken vorgenommen wird, wo zur Zeit fünf Wagenreiniger angestellt sind, ausschließlich für den Dienst der die Strecke Interlaken=Bern befahrenden Züge der TSB=SBB? Antwort: Es ist ohne weiteres Pflicht jeder Empfangs- bzw. Endstation, die ankommenden Wagen zu reinigen. Für die Richtung Bern=Interlaken fällt diese Verpflichtung jetzt auf Interlaken, in umgekehrter Richtung auf Bern bzw. die SBB. Übrigens kommen nicht immer alle von Bern eintreffenden Züge unverändert nach Interlaken; — durch den Abgang der Schiffspassagiere in Scherzligen reduziert sich die Zugsbesetzung, und es werden dann gar oft möglichst viele Wagen entleert und in Scherzligen zurückgelassen. Daß Interlaken beständig fünf Wagenreiniger zu beschäftigen habe, ist nicht anzunehmen; es mag dies höchstens für eine ganz kurze Zeit der Sommersaison zutreffen. b) Frage: Wie hoch ist diese Entlastung zu veranschlagen? Antwort: Wird angesichts vorstehender Antwort hinfällig. 4. Zu der Antwort auf Frage 9 der Beklagten. a) Frage: Ist nicht mit Sicherheit anzunehmen, daß

Scherzligen von den SBB hätten Anlagen erstellt werden müssen zum gleichzeitigen Aus- und Einsteigen für mindestens zwei Züge? Antwort: Die Doppelführung eines Zuges bedingt durchaus nicht das Vorhandensein von Anlagen für gleichzeitiges Einsteigen in zwei Züge bzw. Aussteigen aus solchen, weil die einzelnen Züge sich nur auf Stationsdistanz bzw. mit 10 Minuten Intervall folgen dürfen; die Zugsabfertigung findet deshalb auch nicht gleichzeitig, sondern in den entsprechenden Intervallen statt. Diese Frage ist deshalb zu verneinen. b) Frage: Liegt nicht auch darin eine wesentliche Entlastung für die Bundesbahnen, daß die Komposition der Züge, auch im Hinblick auf die anstandslose Weiterführung der einzelnen Zugsteile, in Interlaken, statt in Scherzligen stattfindet, und wäre nicht auch diese Arbeit infolge des zunehmenden Verkehrs für die SBB eine erheblich größere geworden? Antwort: Wenn eine Doppelführung nur zwischen Bern und Scherzligen erfolgt, was mit Rücksicht auf Zu- und Abgang des Schiffsverkehrs Regel sein dürfte, so hat Interlaken mit den bezüglichen Zugkompositionen nichts zu tun; die ganze Mehrarbeit fällt auf Scherzligen. 5. Zu der Antwort auf Frage 23 der Beklagten. a) Frage: Konnte nicht schon deshalb eine Erweiterung der Station nicht ausschließlich in

der Richtung gegen Thun zu ge- sucht werden, weil doch die Passagiere möglichst nahe zur Schiffs- station hätten geführt werden müssen? Antwort: Die Experten haben niemals eine Geleisevermehrung um 300 Meter in Aussicht genommen, sondern nur eine Geleise- verlängerung um zirka 120 Meter, die sich in der Richtung gegen Thun auf die denkbar einfachste Art hätte ausführen lassen. Die Distanz zwischen Zug und Schiff bleibt sowieso nicht für alle Wagen gleich und fällt hier um so weniger in Betracht, als bei- spielsweise auf größeren Kopfbahnhöfen es vorkommen kann, daß Passagiere, um von einem Zug in den andern umzusteigen, Wege von 400 bis 500 Meter zurücklegen müssen. b) Frage: Falls trotzdem die Erweiterung in der Richtung gegen Thun zu, wie die Experten annehmen, ausgeführt worden wäre, hätte nicht die dort längs der Bahnlinie führende Straße mit Allee und daran anstoßendem Bauterrain, das von den Bundesbahnen zu erwerben gewesen wäre, beansprucht werden müssen? Antwort: Diese Frage ist zu verneinen, weil die Experten nur eine einfache Geleiseverlängerung um 120 Meter als nötig erachteten. c) Frage: Müssen die Herren Experten in Berücksichtigung der hiefür angeführten Tatsachen nicht bestätigen, daß die Er- weiterungskosten den in ihrer Antwort auf Frage 23 der Beklag- ten angenommenen Betrag um ein Vielfaches übersteigen würden? Antwort: Nein. 6. Zu den Antworten auf die Fragen 26, 27, 28, 31 und 32 der Beklagten. Fragen: a) Müssen die Herren Experten nicht aus einer Würdigung der gesamten Sachlage die Überzeugung schöpfen, daß die Vorteile, die den SBB aus dem Anschluß der Thuner- seebahn und aus der ihnen infolge dieses Anschlusses unter den tatsächlich bestehenden Verhältnissen, also unter Berücksichtigung des Verkehrs der Zweiglinien der TSB zufließenden Alimentation erwachsen, daß diese Vorteile die den SBB entstandenen Mehr- auslagen unter allen Umständen wesentlich übersteigen? b) Ist nicht die mehr als normale Verkehrszunahme an sich schon ein Beweis für die Richtigkeit der von uns in die Frage 31 eingekleideten Behauptung? c) Ist es nicht doch an Hand der Betriebsergebnisse und des übrigen, den Herren Experten zur Verfügung gestellten Materials möglich, den im Verkehrszuwachs für die SBB liegenden Vorteil wenigstens annähernd richtig einzuschätzen? Antwort: Es muß der prinzipiellen Entscheidung durch den Richter vorbehalten bleiben, ob und eventuell in welchem Um- fange die vermehrten Betriebseinnahmen, die den Bundesbahnen aus dem Anschluß einer Nebenbahn zufließen, als „Vorteile“ im Sinne des Nebenbahngesetzes zu betrachten sind. Ohne eine solche prinzipielle Entscheidung fehlt für die Experten jede Grund- lage, auf welche gestützt sie eine bezügliche Ausrechnung vor- nehmen könnten.

Nach der Auffassung der Experten dürften die vermehrten Betriebseinnahmen eines ganzen Bahnnetzes außer Betracht fallen und nur diejenigen Vorteile maßgebend bleiben, welche der An- schlußstation in Bezug auf bauliche Ausgestaltung und Betriebs- führung zugute kommen. 7. Zu der Antwort auf Frage 30 der Beklagten. Frage: Ist es nicht jedenfalls für die SBB vorteilhafter, wenn die Viehwagen beladen in Thun ankommen, statt daß sie dort erst beladen werden müßten? Antwort: Die gestellte Erläuterungsfrage beantworten wir dahin, daß, wie bei Hauptfrage 30 aufgeführt, der Einlad den Viehbegleitern obliegt und der Vorteil aus dem Wegfalle des Einlades in Thun daher nicht sehr groß anzuschlagen ist. Angenehmer ist es für die Station Thun natürlich, wenn die Viehwagen beladen ankommen und in diesem Sinne können die Experten die gestellte Frage bejahen. J. In der heutigen Hauptverhandlung vor Bundesgericht hat der Vertreter der Klägerin die geforderte jährliche Entschädigung (Klagebegehren 1) auf 5960 Fr. reduziert und im übrigen die Klagebegehren wiederholt und begründet. Der Vertreter der Be- klagten hat die Begehren der Antwort und Widerklage wiederholt und begründet. Sodann erklären die Parteien sich damit einverstanden, daß das Urteil davon ausgehe, daß die Klägerin für die Kosten des

Unterhalten und der Erneuerung der von der Beklagten erstellten in die Gemeinschaft fallenden Anlagen bisher aufgekommen ist und weiter aufkommt; sollte diese Annahme unrichtig sein, so wird ein allfällig durch das Urteil der Beklagten auferlegter Ersatz dieser Kosten dahinfallen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Art. 8 des BG über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 bestimmt: „So weit zur Herstellung des technischen und Betriebsanschlusses von Nebenbahnen unter sich und an Hauptbahnen die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung nach folgenden Grundsätzen zu leisten. Der Bahn, welche die Anschlußstation bzw. Anschlußstrecke besitzt und verwaltet, sind unter Berücksichtigung der Vorteile, welche ihr durch den Anschluß erwachsen, höchstens die ihr zufolge der Mitbenützung erwachsenen Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagekapitals der nach Bedarf erweiterten Anlagen und Einrichtungen, sowie an Betriebskosten zu vergüten, jedenfalls aber nicht mehr, als der Betrag, welcher von der Anschlußbahn für Verzinsung der Anlage einer eigenen Endstation bzw. Zufahrtsstrecke, und für Besorgung des Betriebsdienstes auf denselben auszugeben wäre.“ Die Bestimmung bildet eine nähere Ausführung, zum Teil auch eine Modifikation von Art. 30, Abs. 1 und 3 des BG über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 in seiner Anwendung auf Nebenbahnen, welche Vorschriften lauten: (Abs. 1) „Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den technischen und Betriebsanschluß anderer schweizerischer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige ohne Zuschlagstaxe oder Reexpeditionsgebühr und ohne Erschwerung den durchgehenden Verkehr in schicklicher Weise zu gestalten. (Abs. 3): Soweit dabei die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung zu leisten, welche in Ermangelung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt wird.“ Durch die zitierten Normen ist im Verhältnis von anschlusssuchender Nebenbahn und anschlussgewährender Hauptbahn (wie auch von Nebenbahnen unter sich) eine Art Zwangsgemeinschaft in Bezug auf Anschlußbahnhöfe sanktioniert, indem darnach der Anschluß und seine Modalitäten grundsätzlich nicht der freien Vereinbarung der Parteien anheimgestellt sind, sondern die Hauptbahn gehalten ist, den technischen und Betriebsanschluß der Nebenbahn und die Mitbenützung eines Bahnhofes durch diese zu gestatten, allfällige durch den Anschluß bedingte Einrichtungen und Anstalten zu treffen und den gemeinschaftlichen Betrieb der Anschlußstation zu besorgen, während die Nebenbahn für die Mitbenützung der Anlagen und die Betriebsbesorgung die Hauptbahn nach bestimmten Grundsätzen zu entschädigen hat. Soweit es sich nur um die Mitbenützung von Anlagen der Hauptbahn durch die Nebenbahn handelt, kann von einem pachtähnlichen Verhältnis und von einem Quasipachtzins als Gegenleistung der Nebenbahn gesprochen werden (s. AS d. bg. E. 19 S. 751). Wo dagegen auch ein Gemeinschaftsbetrieb in Frage kommt, hat man es mit einem gesellschaftsähnlichen Verhältnis zu tun. Das Bundesgericht, das beim Mangel einer Verständigung der Parteien die von der Anschlußbahn zu entrichtende Entschädigung zu bestimmen hat, befindet sich hiebei in einer dem Teilungs- oder Liquidationsverfahren ähnlichen Stellung; es handelt sich nicht sowohl um den Schutz eines bestehenden Anspruches, sondern um die Begründung eines solchen, nämlich darum, das Rechtsverhältnis der Zwangsgemeinschaft durch Festsetzung der finanziellen Verbindlichkeiten der Anschlußbahn zu ergänzen. Und hieraus folgt, daß bei Bestimmung der Entschädigung in weitem Maß — natürlich immer im Rahmen des Gesetzes — nach

freiem richterlichem Ermessen (arbitrium boni viri) zu verfügen ist. 2. Sieht man für einmal ab von der Klausel in Art. 8 des Nebenbahngesetzes betreffend die Berücksichtigung der Vorteile, die der Hauptbahn durch den Anschluß erwachsen, so stellt sich als Grundprinzip des Gesetzes für die Festsetzung der Entschädigung dar, daß die Anschlußbahn der Hauptbahn für die Benützung bestehender Bahnhofsanlagen und die Besorgung des Gemeinschaftsbetriebes die aus dieser Benützung und dem Gemeinschaftsbetrieb, d. h. dem Anschluß, erwachsenden laufenden Mehrkosten (bis zum Betrag der entsprechenden Kosten einer eigenen Endstation der Anschlußbahn) zu ersetzen hat: die Hauptbahn soll aus der Tatsache des vollzogenen Anschlusses keine Ersparnisse machen, es sollen ihr aber auch keine Mehrauslagen daraus entstehen; sie soll, was den wiederkehrenden Aufwand für die betreffende Station anbelangt, so gestellt werden, wie wenn kein Anschluß stattgefunden hätte. Alle Kosten, die sie auch ohne den letzteren hätte, hat sie an sich zu tragen. Bei den Mehrausgaben der Hauptbahn infolge des Anschlusses der Nebenbahn werden in Art. 8 leg. cit. solche an Verzinsung des Anlagekapitals und solche an Betriebskosten unterschieden, und es entspricht nun jenem Grundgedanken des Gesetzes, daß bei Bemessung der Entschädigung auch allfällige Ersparnisse auf der einen Seite mit Mehrausgaben auf der andern zu kompensieren sind (s. auch Botschaft des Bundesrates zum Entwurf des Bundesgesetzes S. 19 f.). a) Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagekapitals der Station Scherzliggen werden von der Klägerin nicht gefordert, weil die durch den Anschluß notwendig gewordene Erweiterung der Stationsanlage (unter der ausschließlichen Herrschaft des Art. 30 des Eisenbahngesetzes von 1872) durch die Beklagte ersetzt worden ist. Dagegen hat die Klägerin auf diesem Ausgabe-posten infolge des Anschlusses der Beklagten, so wie er erfolgt ist, eine Ersparnis gemacht, die sie sich bei Festsetzung der Entschädigung der Beklagten anrechnen lassen muß. Nach den Experten sind nämlich durch die Einführung der Beklagten und die von der letzteren zu diesem Zwecke vorgenommene Stationserweiterung gewisse bauliche Änderungen — eine Verlängerung von zwei Geleisen um je 120 Meter und die Ersetzung der Schiebebühne durch Weichenverbindung —, die sonst notwendig gewesen wären und 18,000 Fr. gekostet hätten, überflüssig geworden. Die Klägerin wendet zwar ein, daß von einer ihr anzurechnenden Ersparnis hier aus dem Grunde keine Rede sein könne, weil die fraglichen Bauten noch von der Centralbahn hätten erstellt werden müssen, und weil die daherigen Auslagen auf den Rückkaufspreis, der nach dem Reinertrags- und nicht nach dem Anlagewert zu berechnen gewesen sei, keinen Einfluß gehabt hätten. Dieser Einwand ist aber, von andern Erwägungen abgesehen, um deswillen unzutreffend, weil unter Anlagekapital der nach Bedarf erweiterten Anlagen im Sinne des Art. 8 leg. cit., dessen Verzinsung sich als Mehrausgabe infolge des Anschlusses darstellt, zweifellos das effektiv angelegte Kapital zu verstehen ist, gleichgültig ob es vom gegenwärtigen Eigentümer der Anschlußstation oder einem Rechtsvorfahr aufgewendet wurde und ohne Rücksicht auf die Modalitäten des Übergangsvertrages zwischen den beiden letzteren. Dann muß aber auch dasselbe gelten in Bezug auf Minderausgaben an Verzinsung von Anlagekapital infolge des Anschlusses. Eventuell macht die Klägerin geltend, daß für die Ersetzung der Schiebebühne durch eine Weichenverbindung kein Bedürfnis vorhanden gewesen wäre, weil die großen Maschinen, für welche die bestehende Schiebebühne zu klein ist, hätten nach Thun zurückgeführt und

dort umgesetzt werden können. Allein es darf angenommen werden, daß die Experten jene Veränderung nicht als ohne den Anschluß der Beklagten und die daherigen Erweiterungsbauten notwendig erklärt hätten, wenn der dadurch erzielte Vorteil

gegenüber dem Modus, die Maschinen nach Thun zurückzuführen und dort umzusetzen, dem Kostenaufwand (10,000 Fr.) nicht ungefähr ent- sprechen würde. Bei einem Kapitalaufwand von 18,000 Fr. und einem Zinsfuß von  $4\frac{1}{2}$  % ergibt sich eine jährliche Ersparnis der Klägerin an Verzinsung von Anlagekapital im Betrag von rund 800 Fr. b) Was die Mehrauslagen an Betriebskosten anbetrifft, so erwachsen nach dem Expertengutachten der Klägerin infolge des Anschlusses der Beklagten an die Station Scherzligen und des Gemeinschaftsbetriebes jährlich 4600 Fr. Mehrkosten für das Personal. Der Bericht der Experten, auf dessen Ausführungen verwiesen wird, gibt in dieser Beziehung zu keinen Ausstellungen Anlaß und darf unbedenklich akzeptiert werden. Die Einwände, welche die Beklagte gegen die Annahme einer durch den Anschluß hervorgerufenen Vermehrung der Personalausgaben der Klä- gerin erhoben hat, sind von den Experten im einzelnen gewür- digt worden. Da jener Betrag von 4600 Fr. die effektive, auf Rechnung des Anschlusses der Beklagten zu setzende Vermehrung der Personalunkosten der Klägerin darstellt, so sind allfällig ver- einzelte Betriebserleichterungen, die eine Folge des Anschlusses sein sollten — z. B. aus dem Wegfall des Trajektverkehrs darin berücksichtigt anzusehen. Der Tatsache, daß früher, vor dem Anschlusse, das Personal des Bahnhofes Thun auf der Station Scherzligen ausgeholfen hat und daß eine solche Aushilfe seither nicht mehr stattfindet, ist, soweit der Rangiermeister von Thun in Betracht kommt, von den Experten Rechnung getragen. Sonst aber ist über den Umfang dieses Aushilfsdienstes nichts genaueres festgestellt, weshalb die Experten auch nicht in der Lage waren, ihn auf einen bestimmten Betrag festzusetzen. Da man es hiebei mit einer Schutzbehauptung der Beklagten zu tun hat, kann auf das Moment mangels nähern Nachweises keine Rücksicht genommen werden. Übrigens handelt es sich, vom Rangiermeister abgesehen, wohl nur um unbedeutende Aushilfe, deren Wegfall ohnehin keinen wesentlichen Einfluß auf die Personalkosten der Klägerin für den Bahnhof Scherzligen ausüben konnte. Weshalb die Ver- mehrung der Ausgaben für das Betriebspersonal, die auf das Bundesgesetz betr. die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, auf das neue Ruhetagsgesetz, auf die Lohnbewegung vom Jahre 1896 und ihre Folgen, sowie auf die neue Gehaltsordnung der SBB vom 1. Mai 1903 zurückgeht, bei Feststellung der Mehrkosten für das Betriebspers- onal nicht berücksichtigt werden dürfe, wie die Beklagte geltend macht, ist nicht einzusehen, da es ja überall nur darauf an- kommt, wie weit die Betriebsausgaben durch den Anschluß der Beklagten bedingt sind und eine solche Vermehrung der Personal- kosten notwendigerweise auch den auf den Anschluß entfallenden Teil dieser Kosten erhöht. c) Die Parteien sind einig, daß im Urteil davon ausgegangen wird, daß die Klägerin für die Kosten des Unterhaltes und der Erneuerung des gesamten Gemeinschaftsbahnhofes Scherz- ligen, also auch der der Beklagten gehörigen, in die Gemeinschaft fallenden Anlagen, bisher aufgekommen ist und weiter aufkommt. Nach den Experten sind diese Kosten für den Gemeinschafts- bahnhof um 1359 Fr. 75 Cts. höher als sie vor dem Anschluß für den Bahnhof der Klägerin waren. Doch darf dieser Mehr- betrag nicht voll auf Rechnung des Anschlusses der Beklagten gesetzt werden, weil die Klägerin auch ohne die Einführung der Beklagten vermehrte Kosten für Unterhalt und Erneuerung der Anlagen gehabt hätte, insofern nämlich, als, wie oben sub litt. a ausgeführt, um den Bahnhof dem Betrieb der Klägerin ent- sprechend einzurichten, zwei Geleise um je 120 Meter hätten ver- längert werden müssen. Nach den (von den Parteien nicht ange- fochtenen) Ansätzen der Experten (Bahnunterhalt 36 Cts., Er- neuerung des Oberbaues 69 Ets. pro laufenden Meter Geleise) ergibt sich hiefür ein jährlicher Ausgabeposten von 252 Fr., der behufs

Ermittlung der Mehrauslagen infolge des Anschlusses von den Gesamtmehrkosten von 1359 Fr. 75 Cts. abzuziehen ist, so daß für Unterhalt und Erneuerung der Anlagen ein Kostenbetrag von rund 1100 Fr. verbleibt, der, weil durch den Anschluß und den Gemeinschaftsbetrieb bedingt, zu Lasten der Beklagten geht.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, daß der Mehraufwand der Klägerin an laufenden Auslagen für die Station Scherz liegen infolge des Anschlusses der Beklagten insgesamt 4900 Fr. beträgt gemäß nachstehender Aufstellung: Mehrauslagen für das Personal. Fr. 4600 Mehrauslagen für Unterhalt und Erneuerung der Anlagen 1100 Fr. 5700 Hievon ab Ersparnis an Verzinsung von Anlagekapital. ■800 Verbleiben: 4900 Fr. 3. Frägt es sich nunmehr, ob und in welchem Umfange von dem also festgestellten Betrag der Mehrkosten der Klägerin ein Abzug für Vorteile im Sinne des Art. 8 des Nebenbahngesetzes zu machen ist, so fällt zunächst grundsätzlich in Betracht: Mit den Worten: „unter Berücksichtigung der Vorteile, welche ihr (der Anschluß gewährenden Bahn) durch den Anschluß erwachsen .... (franz. Text: ..... „en tenant compte des avantages qu’il procure à ce dernier.....“), die im Entwurfe des Bundesrates und im Beschlusse des Ständerates nicht enthalten waren, sondern aus der Beratung im Nationalrat stammen, ist ein höchst unbestimmtes Element in das Entschädigungssystem des Gesetzes hineingelangt. Der Zweck der Klausel ist, zumal nach der Beratung im Nationalrat (Stenogr. Bulletin 1899, S. 685 f.), klar, es soll dadurch den anschlusssuchenden Nebenbahnen eine weitere Vergünstigung über die sonstige durch Art. 8 getroffene Regelung der Entschädigungsfrage hinaus gewährt werden. Hieraus folgt, daß unter den zu berücksichtigenden Vorteilen nicht solche der Hauptbahn günstige Momente verstanden werden können, die ohnehin nach dem Gesetze bei Festsetzung der Entschädigung voll in Rechnung zu bringen sind, nämlich Ersparnisse auf einzelnen Auslageposten oder Betriebszweigen der Anschlußstation (s. Erw. 2 hievor). Es muß sich hier um anderweitige, vom Aufwand der Hauptbahn für die Anschlußstation unabhängige Vorteile handeln, und zwar hatte man in erster Linie, wenn nicht ausschließlich, einen allfälligen Verkehrszuwachs im Auge, den die Anschlußbahn der Hauptbahn bewirkt. (Die Experten haben in diesem Punkte das Gesetz mißverstanden, wenn sie — Nachtragsgutachten Z. 6 — die Auffassung vertraten, daß nur Vorteile in Bezug auf bauliche Ausgestaltung und Betriebsführung der Anschlußstation in Betracht kommen könnten.) Es kann nun aber unmöglich als Meinung des Gesetzes anerkannt werden, daß der aus solchem Verkehrszuwachs (oder sonstigem nach Art. 8 zu berücksichtigendem Vorteil) der Hauptbahn resultierende Gewinn — falls er überhaupt ermittelt werden kann wie die Beklagte es verlangt, voll in Anrechnung zu bringen wäre, so daß der Anschlußbahn vielfach, trotz erheblicher Mehrauslagen der Hauptbahn, gar keine Entschädigung aufzulegen wäre. Vielmehr ist durch den Wortlaut des Gesetzes deutlich zum Ausdruck gebracht, daß Vorteile dieser Art in billige Berücksichtigung zu ziehen sind, d. h. daß ihretwegen an der Entschädigung ein gewisser Abstrich gemacht werden soll, dessen Höhe naturgemäß aus freiestem richterlichem Ermessen zu bestimmen ist. Erwägt man, daß das Entschädigungssystem des Art. 8 im Vergleich zum frühern Recht und auch allgemein betrachtet für die anschlusssuchende Nebenbahn zweifellos ohnehin günstig ist, daß hiefür neben und in Verbindung mit dem Gedanken einer Subvention der Nebenbahnen durch die Hauptbahnen, namentlich die Bundesbahnen, bereits das Motiv, daß die einmündende Linie regelmäßig Verkehrszuwachs bringt, mitbestimmend war (Botschaft des Bundesrates a. a. O.), so leuchtet ein, daß ein weiterer Abzug an der Entschädigung aus dem letztern Gesichtspunkt nicht zu reichlich bemessen werden darf, sondern daß hier grundsätzlich eine gewisse Zurückhaltung geboten ist. Dies muß dann umsomehr gelten,

so weit ein Verkehrszuwachs in Frage steht, der nicht schon durch die Anschlußbahn, sondern erst dadurch bewirkt ist, daß an die letztere weitere, neue Verkehrsgebiete eröffnende Bahnen angegeschlossen haben. Die Experten erklären sich außer Stande, den Vorteil der der Klägerin von der Beklagten gebrachten Verkehrszunahme zu beziffern. In der Tat ist es nach der Natur der Sache kaum möglich, in dieser Beziehung feste Zahlen zu ermitteln; doch hätte es die Beklagte, die für Bestand und Größe von Vorteilen im Sinne AS 32 II — 1906

von Art. 8 leg. cit. beweispflichtig ist, wohl in der Hand gehabt, die Elemente der in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen genauer zu bezeichnen, auf Grund deren die Experten eine, wenn auch nicht sehr bestimmte, Antwort hätten abgeben können. Gestützt auf die Akten und eine allgemeine Kenntnis der Verhältnisse, wie sie dem Bundesgerichte zu Gebote steht, ist etwa folgendes zu sagen: Die Beklagte hat kein Verkehrsgebiet im eigentlichen Sinn neu erschlossen. Ihre sämtlichen Stationen, mit Ausnahme von Gwatt, waren bereits durch den Dampfschiffverkehr mit Thun=Scherzligen und Interlaken und unter sich verbunden. Da in den letzten Jahren der Verkehr in der Schweiz, namentlich auch der Fremdenverkehr, stark zugenommen hat, so steht außer Zweifel, daß auch ohne die Beklagte der Verkehr von und nach dem Berner Oberland, dank dessen großer Anziehungskraft, sich bedeutend entwickelt hätte. Immerhin ist zu vermuten, daß wenigstens ein Teil der auch der Klägerin zu Gute kommenden Verkehrssteigerung in der Richtung Bern=Oberland und umgekehrt auf die Beklagte zurückgehen mag. Dieser Teil darf aber mangels aller näherer Anhaltspunkte, die von der Beklagten hätten geliefert werden sollen, relativ als nicht sehr erheblich angenommen werden. Die von den Experten konstatierte Verkehrszunahme so dann, die darauf beruht, daß gewisse Transporte der Klägerin jetzt ab Scherzligen oder bis dahin zufließen, die früher nur ab oder bis Thun gegangen sind — Verkehr der Station Gwatt in der Richtung nach Bern und umgekehrt, Viehverkehr aus dem Simmental, 2c. — kann mit Rücksicht auf die Kürze der Strecke Thun=Scherzligen (1,2 Km.) in ihrem Werte für die Klägerin nicht hoch angeschlagen werden. Was weiterhin die Zweigbahnen anbetrifft, die an die Beklagte nach Frutigen und in der Richtung Zweisimmen=Montreux anschließen und deren Erstellung von Spiez aus durch die Existenz der Beklagten bedingt war, so ist kaum in Zweifel zu ziehen, daß sie — speziell die Linie Spiez=Montreux — eine allgemeine Verkehrszunahme in jener Gegend hervorgerufen haben, die, zum Teil durch Vermittlung der Beklagten, auch der Klägerin zu Gute kommt. Die Größe des hieraus für die letztere resultierenden Vorteils kann aber wiederum auch nicht annähernd bestimmt werden, und dieses Moment darf nach dem gesagten der Beklagten deshalb nicht hoch angerechnet werden, weil sie dabei nur die Rolle der Vermittlerin spielt. Durch die Erstellung der Zweigbahnen ist schließlich auch der Bahnhof Thun vom Verladen der Viehtransporte aus jenen Verkehrsgebieten entlastet worden, worin aber nach den Experten nur ein unbedeutender Vorteil liegt. Indem das Bundesgericht diese Verhältnisse in ihrer Gesamtheit würdigt, gelangt es dazu, aus dem Gesichtspunkte der Vorteile, die der Klägerin aus dem Anschlusse der Beklagten an die Station Scherzligen erwachsen, nach freiestem richterlichem Ermessen an der durch die Beklagte zu leistenden Entschädigung einen Abzug im Betrage von 500 Fr. zu machen. Darnach wäre die Entschädigung, die die Beklagte der Klägerin für den Anschluß an die Station Scherzligen, die Mitbenützung der Anlagen und die Betriebsbesorgung jährlich schuldet, auf 4400 Fr. anzusetzen und zwar mit Wirkung vom 1. Januar 1902 an. 4. Es empfiehlt sich, das Widerklagebegehren der Beklagten, die Klägerin sei für Mitbenützung der Anlagen der Beklagten zu einer jährlichen Entschädigung von 10,000 Fr. zu

verurteilen, in diesem Zusammenhang und vor Behandlung der Nebenbegehren der Parteien betreffend die Rangierlokomotive und die Haftbarkeit in Schadensfällen zu erledigen. Das Begehren wird auf Art. 30 des Eisenbahngesetzes von 1872 gestützt. Allein diese Bestimmung ist nicht geeignet, als Grundlage des Anspruchs zu dienen. Sie statuiert lediglich eine Entschädigungspflicht der Anschließbahn gegenüber der anschlussgewährenden Bahn für die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und nicht umgekehrt. Nach der Sachlage kann aber keine Rede davon sein, daß hier in Ansehung der der Beklagten gehörigen Anlagen das sonstige zwischen den Parteien hinsichtlich des Gemeinschaftsbahnhofes Scherzligen bestehende Verhältnis umgekehrt, in Wahrheit die Klägerin Anschließbahn und die Beklagte anschlussgewährende Bahn sei; denn jene Anlagen sind von der Beklagten lediglich zum Zwecke ihres Anschlusses erstellt worden; die Klägerin bedurfte, abgesehen von unbedeutenden baulichen Änderungen, einer solchen Erweiterung für ihre eigenen Zwecke nicht, und in der Hauptsache benutzt sie

die Anlagen der Beklagten nur infolge des Anschlusses der letzteren. Aus derselben Erwägung läßt sich das Widerklagebegehren auch nicht auf Art. 8 des Nebenbahngesetzes stützen. Im Gegenteil folgt aus dieser Bestimmung zwingend, daß der Anspruch der Beklagten unbegründet ist. Wenn es auch richtig sein mag, daß unter der Herrschaft des Nebenbahngesetzes die Klägerin die Station Scherzligen für den Anschluß der Beklagten hätte herrichten müssen, so kann doch die letztere von der erstern hieraus keinen Anspruch auf Verzinsung der zu diesem Behufe aufgewendeten Kosten herleiten. Was die Beklagte hier als äußerstes verlangen kann, ist, daß sie finanziell so gestellt werde, wie wenn die Klägerin die fraglichen Anlagen errichtet hätte. Dies trifft aber bereits zu. Bei jener Annahme wäre nämlich die Klägerin nach Art. 8 leg. cit. berechtigt, von der Beklagten die Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals abzüglich der Kosten der ohne den Anschluß der Beklagten notwendigen baulichen Veränderungen zu verlangen. Das Resultat für die Beklagte ist aber heute, wo die Last der Kapitalbeschaffung nicht mehr in Frage kommt, und wenn, wie geschehen, die Ersparnis der Klägerin an Verzinsung von eigenem Anlagekapital bei Festsetzung der von der Beklagten geschuldeten Entschädigung angerechnet wird, offenbar dasselbe, ob nun die Beklagte das Baukapital sich selber oder der Klägerin zu verzinsen hat. 5. Die Verteilung der Kosten der in Scherzligen stationierten Rangierlokomotive der Klägerin ist von den Parteien durch ein Abkommen, das bis auf weiteres noch in Kraft steht, geregelt. In dieser Beziehung herrscht also zwischen den Parteien zur Zeit kein Streit, weshalb auch das Bundesgericht keine Veranlassung hat, sich mit der Sache zu befassen. Die bloße Möglichkeit, daß später einmal Streit entstehen könnte, vermag eine Anrufung des Richters selbstverständlich nicht zu rechtfertigen. 6. Die Übereinkunft zwischen den Parteien über die Haftbarkeit in Schadensfällen auf der Station Scherzligen ist eine nähere Ausführung einer Bestimmung des Vertrages betreffend den Anschluß der Beklagten an die Station Scherzligen vom 7./11. Februar 1893. Richtigerweise ist deshalb anzunehmen, daß die Kündigung des letztern Vertrages sich auch auf jene Übereinkunft bezieht, die somit als ebenfalls auf den 1. Januar 1902 formell dahingefallen zu betrachten ist. Es besteht unter den Parteien Übereinstimmung darüber, daß die Vorschriften des Separatvertrages, wodurch in gewissen, genau umschriebenen Fällen jede Verwaltung die alleinige und ausschließliche Haftbarkeit für Schäden trägt, weiter gelten sollen. Was dagegen die Schadensfälle anbetrifft, für welche die Übereinkunft eine gemeinschaftliche Haftung und eine Verteilung der Kosten im Verhältnis der von jeder Bahnverwaltung auf der Station ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen vorsah (Art. 1 Abs. 1 u. 2; Art. 2, 4, 5, 6 litt. d; Art. 8 Abs. 1), so verlangt die

Beklagte, daß verfügt werde, die Klägerin habe (vom 1. Januar 1902 an) allein hierfür aufzukommen und die Beklagte sei von jeder Beitragsleistung befreit. Es leuchtet ein, daß eine grundsätzliche Ordnung dieser Frage für die Parteien von großem praktischem Vorteil ist, weil sonst in jedem einzelnen Schadensfall Streit über die Haftung entstehen könnte. Und da nun beide Parteien eine Regelung des Verhältnisses verlangen, darf diese auch unbedenklich im vorliegenden Prozesse erfolgen. Ohne dieses Einverständnis der Parteien wäre freilich die Befugnis des Bundesgerichtes, sich mit einer derartigen, mit auf die Zukunft berechneten Ordnung der Beziehungen der Parteien zu befassen, zweifelhaft gewesen, da es sich hierbei, genau genommen, weder um die Festsetzung der Entschädigung der Anschlußbahn im Sinne des Art. 8 des Nebenbahngesetzes (wenn schon die Ersatzleistung der Hauptbahn im einzelnen Schadensfall zu den Betriebskosten gehört), noch überhaupt um einen Rechtsstreit handelt, der geeignet wäre, Gegenstand eines Zivilprozesses zu sein (Eisenbahngesetz von 1872, Art. 39 Abs. 2). Nach den Experten sind die Grundsätze des Vertrages der Parteien über gemeinschaftliche Haftung in Schadensfällen und Verteilung der Kosten gerecht und billig und den Verhältnissen entsprechend, so daß darnach kein Anlaß zu einer abweichenden, der Beklagten günstigeren Regelung besteht. Dieser Auffassung unter Hinweis auf die Ausführungen des Gutachtens beizutreten. Es kann namentlich nicht anerkannt werden, daß, wie die Beklagte geltend macht, die fraglichen Bestimmungen des Vertrages

nicht auch dem Sinn und Geist des Nebenbahngesetzes entsprechen würden. Nach diesem (Art. 8) wäre die Klägerin unter dem Gesichtspunkt von Mehrausgaben an Betriebskosten zum Regreß auf die Beklagte in allen denjenigen von ihr regulierten Schadensfällen berechtigt, die als durch den Anschluß der Beklagten bedingt zu betrachten sind. Will man das Verhältnis der Unfälle letzterer Art zu den übrigen Unfällen auf der Station nach Zahl und Bedeutung, d. h. das beiderseitige Schadensrisiko, überhaupt zum voraus bestimmen, so kann dies nur nach dem Umfang des Verkehrs der beiden Bahnen geschehen, wofür die Zahl der von beiden Verwaltungen ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen wohl den richtigen Maßstab liefert. Die Grundsätze des Vertrages über die Verteilung der Kosten der gemeinschaftlich zu tragenden Schäden sind daher zu bestätigen.

7. Die Klägerin verlangt, daß ihr das Recht vorbehalten werde, für den Fall einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse auf der Station Scherzligen auf die Frage der Beitragsleistung der Beklagten zurückzukommen. Es versteht sich von selbst, daß das Erkenntnis des Bundesgerichts über die von der Beklagten r die Mitbenützung der Station Scherzligen der Klägerin zu leistende Entschädigung nur für so lange Recht schaffen kann, als die für die Bemessung der Entschädigung entscheidenden Momente fortbestehen und daß bei einer wesentlichen Änderung derselben jede Partei eine Neuregulierung der Frage gemäß den neuen Verhältnissen verlangen und zu diesem Behufe auch das Bundesgericht anrufen kann. Ein solcher Vorbehalt mag immerhin im Dispositiv ausdrücklich vorgemerkt werden.

8. Das Begehren der Klägerin betreffend Verzinsung der Entschädigung ist von der Beklagten eventuell nicht angefochten. Darnach sind drei bereits verfallene Jahresentschädigungen je weil von der Fälligkeit, d. h. seit Ablauf des betreffenden Jahres, zu 5 % zu verzinsen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: 1. Die von der Beklagten in Bezug auf ihren Anschluß an die Station Scherzligen der Klägerin gemäß Art. 8 des Nebenbahngesetzes jährlich zu leistende Entschädigung wird, mit Wirkung vom 1. Januar 1902 an, auf 4400 Fr. festgesetzt. Die Entschädigungen für die Jahre 1902 bis 1905 sind jeweilen vom 1. Januar des folgenden Jahres an bis zur Zahlung mit 5 zu verzinsen. In der Entschädigung sind die Beiträge der Beklagten an die Kosten der

in Scherzligen stationierten Rangierlokomotive, und deren Beiträge bei Liquidation allfälliger Schadensfälle (s. Disp. 4) nicht inbegriffen. 2. Es wird festgestellt, daß der Separatvertrag vom 7./11. Februar 1893 betreffend Haftbarkeit in Schadensfällen infolge Kündigung dahingefallen ist. 3. Es wird davon Vormerk genommen, daß die Parteien einig sind, daß jede Partei die alleinige und ausschließliche Haftbarkeit in denjenigen Fällen trägt, in denen dies im genannten Vertrage vorgesehen war. 4. Im übrigen werden die Grundsätze des Vertrages über gemeinschaftliche Haftbarkeit in Schadensfällen und Verteilung der daherigen Kosten, mit Wirkung vom 1. Januar 1902 an, bestätigt und für die Parteien weiterhin verbindlich erklärt. 5. Den Parteien wird das Recht vorbehalten, für den Fall einer wesentlichen Änderung der für die Festsetzung der von der Beklagten zu leistenden Entschädigung maßgebenden Verhältnisse auf die Frage der Entschädigungsleistung zurückzukommen. 6. Auf das Begehren der Beklagten betreffend Besorgung des Rangierdienstes auf der Station Scherzligen durch die Klägerin auf ihre eigenen Kosten wird nicht eingetreten. 7. Im übrigen werden die Begehren der Parteien, insbesondere die Widerklage der Beklagten, abgewiesen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.